

Eurlings loopjongen van Cerfontaine

anders gezegd V&W werktuig Schiphol Real Estate ten koste van
- vul maar in - bewoners, bedrijfsleven, belastingbetaler, ...

De minister van V&W, in feite Schiphol, heeft onlangs een smadelijke en gevoelige nederlaag geleden. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland hebben immers door het verzet van bewoners en gemeenten in Noord- en Zuid-Holland en bedrijven in de Schipholregio de eerder toegezegde verlenging van de reservering van de 2e Kaagbaan ingetrokken. De Telegraaf, overigens Schiphol goedgezind, heeft daarover op 31 maart jl. een vervelend hoofdartikel met als kop "Wachten" gepubliceerd. "Het probleem ("lang wachten voor zoiets simpels als een paspoort controle") is pijnlijk en gênant omdat Schiphol zichzelf te pas en te onpas presenteert als hypermodern en helemaal toegerust op de toekomst. Daarom moet groei geen enkel probleem zijn, zo vindt de luchthaven. Inmiddels is de bevolking van Noord- en Zuid-Holland de stuipen op het lijf gejaagd met plannen voor nog meer landingsbanen, nog meer vliegtuigen en dus nog meer geluidsoverlast."

Cerfontaine is in woede ontstoken en probeert thans minister Eurlings wederom voor zijn karretje te spannen, eerder gelukt bij staatssecretaris Schultz van Haegen met haar bouwverbod op ons Groenenberg-terrein. Thans wil de CEO deze jonge, onervaren minister zover krijgen met een **aanwijzing** de provincie te dwingen alsnog ruimte voor de 2e Kaagbaan te reserveren. Merkwaardig omdat deze CEO volgens De Telegraaf van 15 februari jl. verklaard heeft dat de 2e Kaagbaan niet voor 2020 nodig zal zijn en "de minister is wel aardig voor de luchtvaart maar heeft geen kennis van zaken". Na zijn eigen mislukte carrière en die van de staatssecretaris, brengt Cerfontaine de carrière van Eurlings in gevaar (overigens met diens hartelijke medewerking). In elk geval heeft hij de minister al zo gek gekregen dat deze thans gaat "studeren" op plannen voor 4 nieuwe startbanen terwijl er reeds 6 in gebruik zijn. Behalve de 2e Kaagbaan (Amsterdambaan 7) betreft deze "studie" baan nr. 8 evenwijdig aan en tussen de Zwanenburgbaan (5) en de Polderbaan (6), de Haarlembaan (9) haaks daarop tenslotte de Hillegombaan (10) evenwijdig daaraan.

NB. Door 9 en 10 kunnen de Zwanenburgbaan en de Polderbaan niet efficiënt gebruikt worden betekent immers uitbreiding van het funeste tangentiële systeem.

Het Haarlems Dagblad heeft dit grote probleem van de Haarlembaan – in de eerste plaats voor de bewoners van Haarlem – met tekeningen toegelicht in **Plan van Haarlembaan** van 27 maart jl. Richard Mooyman heeft overigens het probleem van de 2e Kaagbaan een week achter elkaar dagelijks deskundig en duidelijk toegelicht o.a. in een artikel van gelijke datum met de veelzeggende titel **Schiphol heeft al zes banen!** Eindelijk gaan de ogen open. Reeds vanaf mijn advertentie **Schiphol: extra startbaan of start van extra banen?** van 13 jaar geleden heb ik erop gewezen dat de oudste, de eerste nog steeds gebruikte baan door Schiphol stelselmatig en bedrieglijk verzwegen wordt.

NB. Om dezelfde reden "jalousie de métier" heeft Schiphol mijn milieuvriendelijke people mover Taxi 2000 tegengewerkt en doodgezwegen. Hiertoe verwijs ik naar "Oud en Nieuw" in de Financiële Telegraaf d.d. 2 maart j.l.: "De zware kritiek, die deze week in de bijlage Zakenreis van De Telegraaf is geuit op de bereikbaarheid van Schiphol, heeft voor een stroom reacties gezorgd. Een oplossing op korte termijn is niet in zicht. Sterker, politici lijken zich daarover geen zorgen te maken. Tijd om het dichtslibbende Schiphol eens op de agenda te zetten. Een bijdrage aan 'geen woorden maar daden' is een opmerkelijk 'oud en nieuw' plan van projectontwikkelaar Jan Poot van Chipshol. Hij attendeerde op een plan dat hij al circa 20 jaar geleden lanceerde. Voor die tijd een revolutionaire vervoerssysteem, genaamd Taxi 2000. Het voorzag in hoog frequent, milieuvriendelijk en planologisch goed inpasbaar vervoer met kleine 'people movers' voor maximaal vier personen. Zo zou men vanaf de rand van de Schiphol-regio – na parkeren van de auto in transferia – naar elke gewenste bestemming kunnen zoeven."

De enige echte oplossing, aanbevolen in dezelfde advertentie, verdere uitbreiding van Schiphol in zee, mag niet bestudeerd worden. Daarin heb ik de Tweede Kamer in het bijzonder tegen de zgn. 5e baan gewaarschuwd en de aanleg daarvan een Pyrrusoverwinning genoemd. Inderdaad is de P(K)olderbaan mislukt met meer stank en lawaai voor de bewoners en nauwelijks vergroting van de vervoerscapaciteit. Weliswaar heb ik voor 100% gelijk gekregen maar ben ik niet in het gelijk gesteld. Integendeel, zo tegengewerkt door Schiphol c.s. dat de dominante strategische grondpositie van Chipshol tussen 1995 en 2000 geslonken is van 600 tot 150 ha. Alleen wat grondwaarde betreft is dit een

correspondentieadres:
Boeing Avenue 250,
1119 PZ Schiphol-Rijk.
jp@visionplaza.nl

Wilt u meer weten over de auteur van deze advertentie, of wilt u gratis zijn boek 'Grondoorlog' ontvangen over de gedwongen strijd tegen Schiphol c.s.? Kijk dan op **schipholwanbeleid.nl**

Werkt u bij de rechterlijke macht, Schiphol, LVNL, het ministerie van Verkeer en Waterstaat of VROM en krijgt u langzamerhand last van uw geweten? Stuur dan – anoniem of niet – uw tips, vragen, informatie of opmerkingen naar: Stichting Schipholwanbeleid, Antwoordnummer 39130, 1090 WC Amsterdam.

Mailen kan ook: info@schipholwanbeleid.nl

schadepost van € 4,5 miljard. Desondanks heeft de luchthaven noch de Staat Chipshol niet kunnen liquideren, noch mij als persoon (bijna 84) klein gekregen. Consequent **kiest Eurlings opnieuw voor conflict-model** het onderwerp van de brief van Chipshol Holding BV aan Provinciale Staten Noord-Holland en Raad Haarlemmermeer van 1 april 2008. Dat luidt als volgt:

PER E - MAIL

Aan Provinciale Staten Noord-Holland en Raad Haarlemmermeer

Schiphol-Rijk, 1 april 2008
Ref.: 13676/P/e

Geachte leden,

Betreft: Eurlings kiest opnieuw voor conflict-model

Minister Eurlings alsmede minister Cramer, negeren het verzet van de regio, waaronder de gemeente Haarlemmermeer en de provincie Noord-Holland, bewonersgroeperingen, burgers en bedrijfsleven. Dit blijkt uit bijgaande brief van deze ministers aan de Tweede Kamer van heden (bijlage 1). Daarbij kiest Den Haag helaas voor het conflict-model en niet voor het harmonie-model.

Belangwekkend is in dat verband de door minister Eurlings bijgesloten brief aan hem van de provincie Noord-Holland d.d. 25 maart jl.

Ten aanzien van onze schadeclaims die ontstaan door verlenging van de reservering wordt in die brief gesteld "Op basis van het voorliggende advies van onze buisadvocaat tevens landsadvocaat, hebben wij geconstateerd dat de juridische risico's van een voortzetting van de reservering van de parallelle Kaagbaan voor de provincie beperkt zijn."

Allereerst opmerkelijk dat de provincie voor dit advies de landsadvocaat heeft ingeschakeld gezien het evidente conflict of interest bij de advisering. Immers de Staat, dat wil zeggen minister Eurlings, had en heeft belang bij zo'n uitkomst. Belangrijker nog is dat aan adviezen van de landsadvocaat weinig waarde kan worden gehecht, zie de gang van zaken bij de vrijwaring door de Staat van de gemeente Haarlemmermeer in 2002 in verband met het bouwverbod. Toen de gemeente de vrijwaring in 2005 inriep, betwistte de landsadvocaat deze. Ook de juridische adviezen aan voormalig gedeputeerde Meijdam inzake besluitvorming met betrekking tot het Groenenberg-terrein zijn niet juist gebleken.

Hoewel de provincie in de brief aan Eurlings mededeelt: "Ik moet constateren dat het Schiphol-dossier meer dan ooit een nuster beladen onderwerp lijkt, hetgeen besluitvormingsprocessen in de regio inzake de luchthaven zwaar belast", is dat voor minister Eurlings en minister Cramer geen reden om het harmonie-model te bewandelen, integendeel.

Gesteld wordt dat het Rijk "het instrumentarium van de wet op de ruimtelijke ordening" wil gebruiken om ongewenste ruimtelijke wijzigingen of ontwikkelingen tegen te gaan. Eurlings wil dit instrumentarium echter voor een heel andere reden gebruiken, namelijk om de grootste concurrent van Schiphol Real Estate uit te schakelen. Immers de ontwikkeling van ons Groenenberg-terrein en Chipshol Park Fase II dreigt hij aldus te blokkeren evenals de door het bedrijfsleven gewenste N201 Boerenland-variant. In feite is sprake van een herhaling van de bouwverbod-affaire 2003, met dien verstande dat nu niet de bouw van één locatie maar zelfs van twee locaties wordt geblokkeerd door het Rijk. Chipshol zal zich daar uiteraard, net als 5 jaar geleden, niet bij neerleggen en zonodig de confrontatie met minister Eurlings c.s. aangaan en schadeclaims indienen die kunnen oplopen tot honderden miljoenen. Daarnaast zullen ook andere gedupeerde bedrijven met omvangrijke schadeclaims komen.

Ik verzoek u uw invloed dan wel die van uw partij in Den Haag aan te wenden teneinde te bewerkstelligen dat minister Eurlings terug moet komen op zijn voornemen om onze bouwplannen en de Boerenland-variant te blokkeren.

Voorts verzoek ik u erop toe te zien en te bevorderen dat de gemeente en provincie die op grond van de regelingen met Chipshol gehouden zijn op constructieve wijze planologische medewerking te verlenen aan de ontwikkeling van zowel het Groenenberg-terrein als Chipshol Park Fase II als de Boerenland-variant die verplichting op korte termijn inderdaad nakomen. Na uw succesvolle verzet tegen verlenging van de reservering van de parallelle Kaagbaan door Gedeputeerde Staten heb ik er alle vertrouwen in dat u een doorslaggevend positieve rol hierin zult spelen.

Met vriendelijke groet,
hoogachtend,
Chipshol Holding BV

Drs. P.J. Poot

Dezelfde brief gaat nu binnenkort uit naar de leden van de Tweede Kamer. Het is immers opmerkelijk dat onze volksvertegenwoordiging overbodige en dure maatregelen van de minister van V&W voor zoete koek slikt. Dat is reeds in 1995 overduidelijk gebleken uit de goedkeuring zonder slag of stoot van de zgn. 5e baan ondanks mijn advertentie **Schiphol: extra startbaan of start van extra banen?** "Het is vijf voor twaalf. Vandaag debatteert de Tweede Kamer over de aanleg van de 5e baan van de luchthaven Schiphol. Morgen valt de definitieve beslissing."

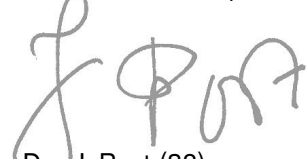
NB. Deze goedkeuring heeft miljarden gekost niet alleen wat de overbodige aanlegkosten betreft maar meer nog vanwege de isolatiekosten aan huizen, weggegooid geld omdat de tuinen niet geïsoleerd kunnen worden. Echter dat was slechts eenmalig. Veel erger zijn nl. de verliezen - telkenjare! - aan gemiste opbrengsten! Schiphol, begin 1990 met Europort tot economische motor bestemd, heeft de boot gemist door niet zoals Atlanta voor extra banen te zorgen. Deze luchthaven in 1965 nr. 35 en in 1985 nr. 2 ter wereld (sinds 2000 nr. 1) heeft binnen 20 jaar voor 200.000 extra jobs gezorgd en daarbij van de **500 van Fortune** 17 hoofdkantoren en 90% van haar bijkantoren aangetrokken. En Schiphol? Is niet luchthaven nr. 1 geworden (mijn rapport "Schiphol luchthaven nr. 1" d.d. juni 1989) maar onder het bewind van Cerfontaine afgezaakt van nr. 8 naar nr. 13 (binnenkort nr. 18) ter wereld en van nr. 4 naar nr. 5 in Europa. Van de 2 kernbedrijven heeft Den Haag Fokker onnodig failliet laten gaan en heeft de KLM – bijna failliet – zich onderworpen aan Air France met bovendien slechte voorwaarden. Lees daartoe het onthullende artikel **"Even slikken voor Leo"** van Arnold Burlage in de **Financiële Telegraaf** d.d. 18 februari jl.

Kennelijk heeft de Kamer niets daarvan geleerd. Een meerderheid schijnt thans bereid te zijn Eurlings te volgen in zijn voornemen Noord-Holland een aanwijzing te geven alsnog ruimte voor de 2e Kaagbaan te reserveren. Onbegrijpelijk. In 2006 steunde de gehele oppositie – de grootst mogelijke minderheid! – het initiatief van Kamerlid Duivesteyn tot een parlementaire enquête naar het beleid van Schiphol. Thans vormt de voormalige oppositie de meerderheid. Is de PvdA om? Opvallend is nl. de handtekening van de PvdA minister van VROM op het briefpapier van de minister van V&W aan Noord-Holland d.d. 1 april jl. Even opvallend is dat de SP zich daarbij neerlegt. De verklaring kan zijn dat Eurlings woordbreuk gepleegd heeft. Ten overstaan van drie Kamercommissies heeft op 12 december jl. Eurlings o.a. de kritische Roemer (SP) en Tang (PvdA) verklaard "dat het opheffen van het bouwverbod wordt aangegrepen om vooruit te kijken en het Groenenbergterrein te bebouwen. Daar was het tenslotte toch allemaal om bedoeld." En wat doet hij vervolgens 1 maand later? Een dringend verzoek richten aan de provincie een extra Kaagbaan te reserveren die bebouwing onmogelijk maakt. Deze ambitieuze CDA minister staat voor niets. Daarbij heeft Eurlings bovendien getracht – en was er aanvankelijk in geslaagd – Noord-Holland te bewegen haar samenwerkingsovereenkomst met Chipshol niet na te komen. En dat is een minister van het CDA, de partij van MP Balkenende, die normen en waarden hoog in het vaandel zegt te hebben, die kennelijk alleen voor de gewone man gelden.

Typerend is dat de Kamer wel een spoeddebat gehouden heeft over heilig boontje Balkenende inzake zijn interview bij Hour of Power Nederland (niet wereld!) en thans zich slechts met Wilders bemoeit maar geen spoeddebat over heeft voor Schiphol, laat staan een parlementaire enquête. Is Schiphol zo onbelangrijk? Wat een minachting voor bewoners, bedrijfsleven, belastingbetaler en planologie.

Op Heathrow is het thans een grote chaos. De Economist van 29 maart jl. heeft daaraan een hoofdartikel **How to fix Heathrow** gewijd, bovendien een artikel van 4 pagina's "Briefing Heathrow Airport. London's main airport is bursting at the seams. A third runway and a sixth terminal are not the answer to the congestion" is de ondertitel. "The main reason why Heathrow is so full is the rapid growth in transit and transfer passengers (in 1992 9%, in 2004 35%). But they have little wider economic value." Advies: verhoog landingsgelden. Echter de echte reden voor chaos is het tekort aan landingsbanen (2) en toch 68 miljoen passagiers. Omgekeerd wordt de chaos in de Schipholregio steeds groter door het teveel aan landingsbanen (6) hoewel slechts 48 miljoen passagiers. Is er echt nog een 7e baan (Amsterdam) nodig en een studie over 4 nieuwe landingsbanen door de bedenkers van de (P)Kolderbaan? Wie gelooft na alle volksverlakerij nog in het sluiten van startbanen?

Crans, Suisse, 2 april 2008



Drs. J. Poot (83)
Oprichter Chipshol-groep (1986)
en Eurowoningen (1960)

PS. Zojuist krijg ik onder ogen Schiphol stelt "superdividend voor van 2 keer een half miljard euro". Dat is de beloning van Schiphol aan de Staat voor het meewerken aan de reservering van de 2e Kaagbaan. De Staat vangt daarvan ruim driekwart miljard, Amsterdam 220 miljoen euro. Deze geschenken verklaren het stilzwijgen, dus

- 1 het akkoord gaan van Amsterdam met de Amsterdambaan,
- 2 het afzien van de PvdA-fractie van de parlementaire enquête inzake het beleid van Schiphol,
- 3 het lakse gedrag van onze "volksvertegenwoordiging", zelfs de oppositie de SP verroert zich niet. Een en ander ten koste van de bewoners, de burgers: het stemvee. Is dat democratie? Is het een wonder dat het vertrouwen van de burger in de democratie steeds verder afbrokkelt? De Staat laat zich nota bene omkopen door de luchthaven, geeft dus het slechte voorbeeld. Desondanks vindt Balkenende dat de burger zich aan normen en waarden moet houden! Welke? Huichelaarij, volksverlakerij!

